

Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Välkommen!



Välkommen!

Einar Schuch

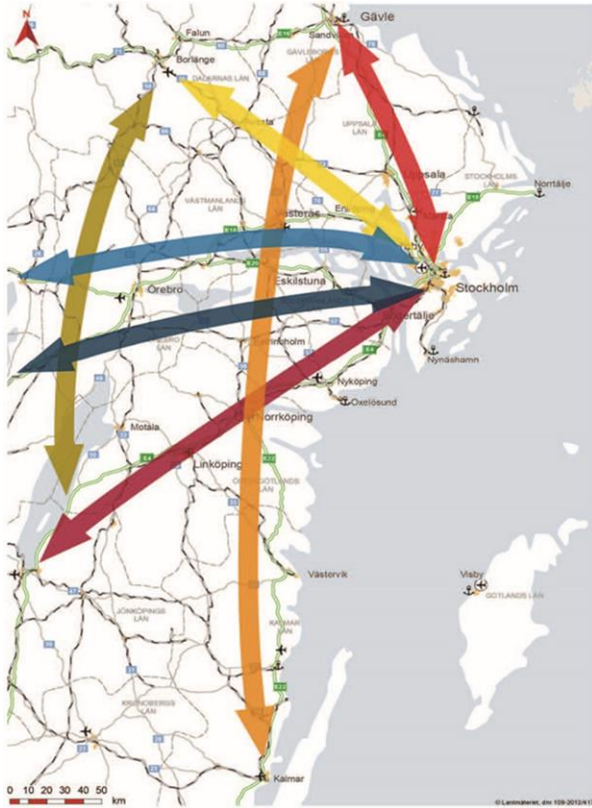
Regional direktör, Trafikverket

Helena Sundberg

Regional direktör, Trafikverket

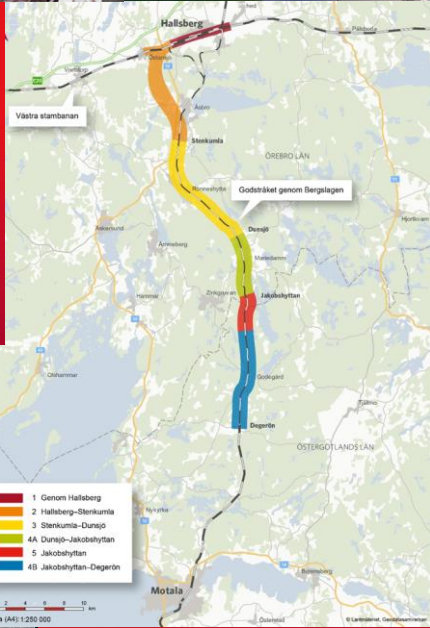
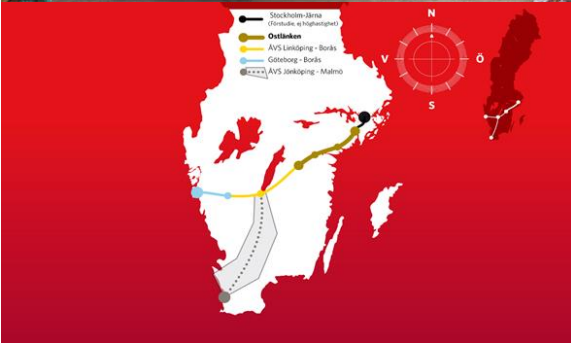


Utmaningar i Stockholm-Öst

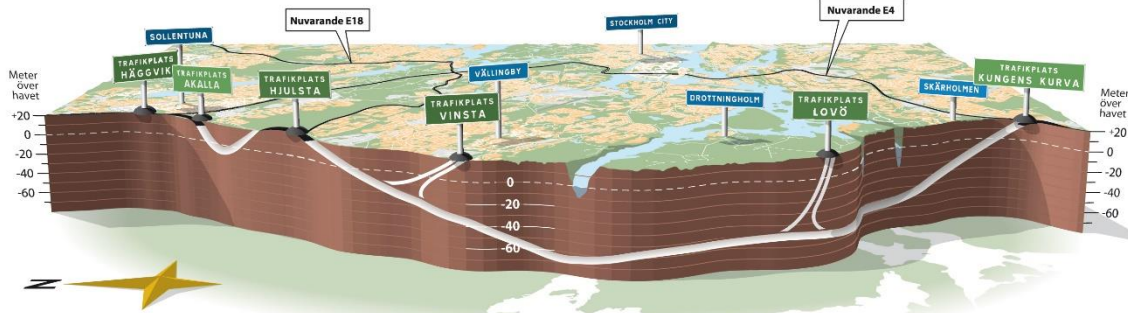




Pågående projekt i Region Öst



Pågående projekt i Region Stockholm





Trafikverkets arbete med Nationell Transportplan 2018-2029

Rolf Haraldsson

Nationell projektledare, Trafikverket



Förslag till
nationell plan för
transportsystemet
2018-2029



TRAFIKVERKET



Från ägarens mål till genomförande



Prioriterade samhällsutmaningar

där transportsystemet spelar en stor roll

- Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
- Investeringar för ett ökat bostadsbyggande
- Förbättra förutsättningarna för näringslivet
- Förstärka sysselsättningen i hela landet
- Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter
- Ett inkluderande samhälle



Exempel enligt fyrstegsprincipen



1 Tänk om

Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt



2 Optimera

Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon



3 Bygg om

Begränsade ombyggnadsåtgärder



4 Bygg nytt

Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Möjliga åtgärder – idélista



1 Tänk om

- Avgifter
- Skatter
- P-avgifter
- Subventioner
- Samverkan
- Marknadsföring
- Information
- Lokaliseringar
- Markanvändning
- Resfria möten
- Hastighetsgräns
- Samordnad distribution
- Resplaner och program (MM)



2 Optimera

- Omfördelning av ytor
- Busskörfält
- Signalprioritering
- ITS-lösningar
- Särskild drift
- Samordnad tågplan
- Ökad turtäthet
- Kombiera person- och godståg
- Logistiklösningar
- Reseplanerare
- Säkra fordon
- Pendlarparkering



3 Bygg om

- Förstärkningar
- Trimningsåtgärder
- Bärighetsåtgärder
- Breddning
- Plattformsförlängning
- Förbigångsspår
- Stigningsfält
- Muddring i farleder
- ITS-lösningar
- Planskilda korsningar
- Uppgraderingar
- Uppställningsspår



4 Bygg nytt

- Nya järnvägar
- Dubbelspår
- Ny motorväg
- Förbifarter
- Farledsinvestering
- Central kombiterm
- Cirkulationsplats
- Nya stationslägen
- BRT-lösningar
- Elmotorvägar
- Förbindelser till flygplatser
- Trafikplatser
- Busskörfält
- Nya mötesspår

Utveckling av transportsystemet

- Nya investeringar
- Trimningsåtgärder
- Fortsatt satsning på effektiva och hållbara vägtransporter
- Nya stambanor för höghastighetståg

Ett byggande av nya stambanor ska ske på ett sammanvägt sätt med hänsyn till de samlade behoven i hela transportsystemet. Därför föreslår regeringen kraftigt höjda nivåer för såväl utveckling som vidmakthållande i den samlade ekonomiska ramen. Det borgar för fortsatt högt ställda ambitioner vad gäller underhåll och investeringar i hela landet.



Vidmakthållande

- Fokus i Nationell plan på att värna kvalitet på befintlig infrastruktur och möta framtidens behov
- Infrastrukturen behöver anpassas till klimatförändringarna
- Medel finansierar även forsknings- och innovationsåtgärder som är viktiga för att möta behov
- Regeringen bedömer att ökningen av vägunderhållet bör läggas ut jämnt över planperioden men att ökningen av järnvägsunderhållet däremot bör ske genom satsningar på reinvesteringar med mera tidigt under planperioden



Särskilda insatser

för att förbättra infrastrukturen

- Längre och tyngre tåg
- Forskning och innovation
- Nordiskt och övrigt internationellt arbete och samarbete
- Stadsmiljöavtal
- Ram för vissa väg- och järnvägsinvesteringar
- Produktivitet i anläggningsbranschen
- Stärk sjöfartens betydelse för inrikes transporter
- Statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser
- Länsplaner för regional transportinfrastruktur



Förslag till ekonomisk ram 2018-2029

¹ Banavgifter tillkommer, preliminärt 27 miljarder kronor

² Banavgifter tillkommer, ca 22 miljarder kronor (prisnivå 2016)

| Miljarder kronor, prisnivå 2017 | Föreslagen ny ram 2018-2029 | Nuvarande plan 2014-2025 | Ökning | Förändring i % |
|---|-----------------------------|--------------------------|--------------|----------------|
| Utveckling av transportsystemet | 333,5 | 277 | 56,5 | 20 % |
| Vidmakthållande järnväg | 125 ¹ | 85 ² | 40 | 47 % |
| Vidmakthållande väg | 164 | 153 | 11 | 7 % |
| Total ram | 622,5 | 515 | 107,5 | 21 % |
| Investeringar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter (2010-2029) | 52 | 52 | | |

I Trafikverkets inriktningsunderlag föreslog Trafikverket följande ram för att bibehålla dagens funktionalitet:

- Vidmakthållande järnväg 156 miljarder kronor (2015 års prisnivå)
- Vidmakthållande väg 189 miljarder kronor (2015 års prisnivå)

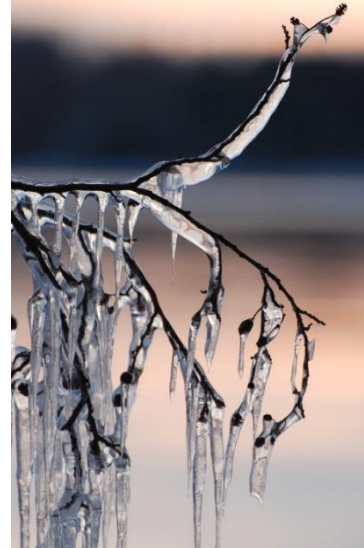
Reflexioner från Trafikverket

- Bra med ökade resurser till underhåll och utveckling
- Trots höjda anslag ser Trafikverket stora utmaningar och det kommer att kräva hårda prioriteringar. Det finns ett stort antal brister som behöver tas omhand för att transportsystemet ska tillfredsställa medborgare, näringsliv och för att nå de politiska ambitionerna



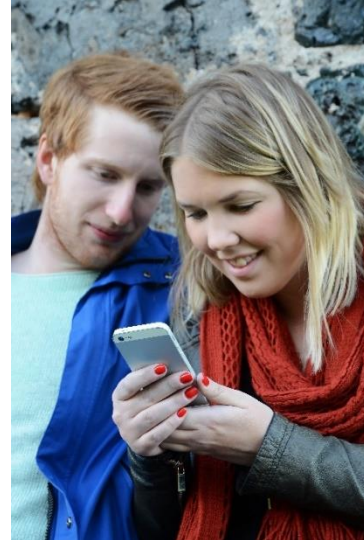
Förberedelser

- Redan innan Trafikverket fått direktiv tar vi fram ett fördjupat underlag med inriktningsunderlaget som grund
- Arbetet delas in i följande områden
 - Tillstånds- och bristbeskrivning
 - Vidmakthållande
 - Trimningsåtgärder
 - Investeringar, Anläggningskostnads kalkyler
 - Nationella projekt
 - Analys, Samlade effektbedömningar
 - Strategisk miljöbedömning

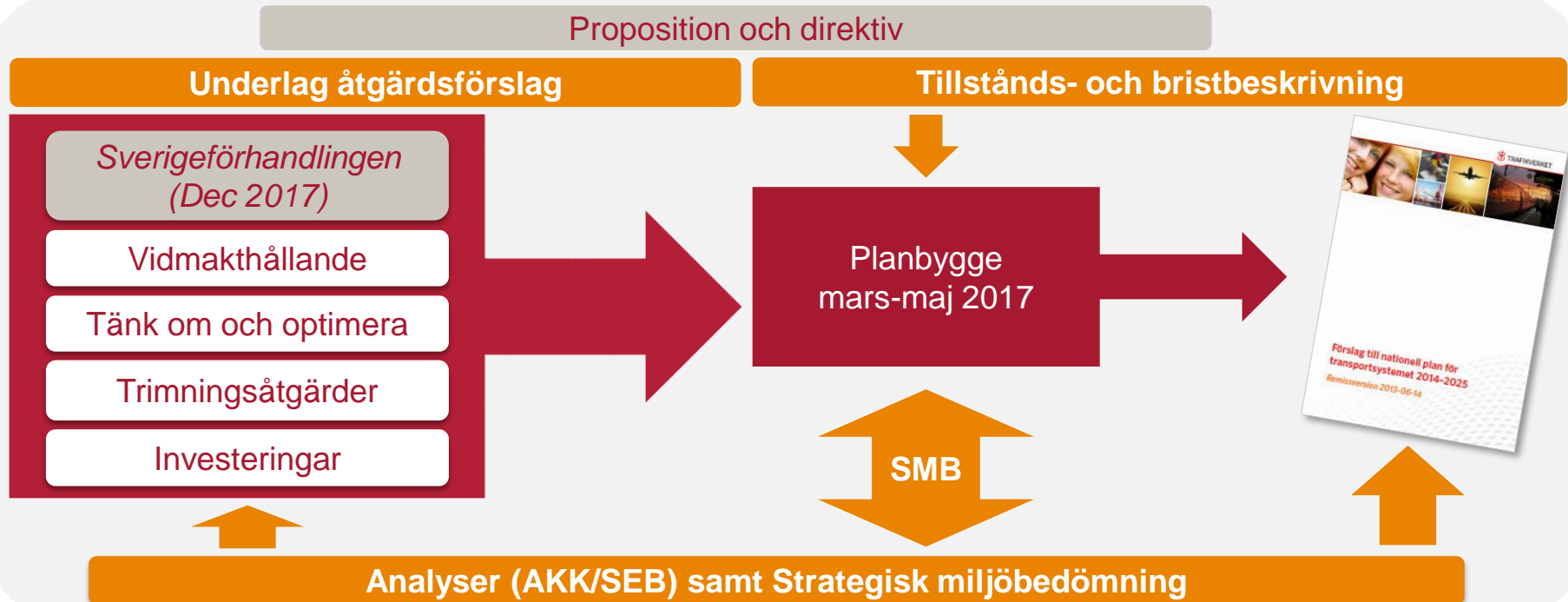


Sverigeförhandlingen och Trafikverket

- Trafikverkets uppdrag
 - bistå regeringens utredare inom Sverigeförhandlingen med underlag och analyser för utbyggnaden samt
 - utreda och bygga de sträckningar regeringen beslutar.
- Två projekt för dubbelspårig höghastighetsjärnväg som är långt fram i planeringsskedet: Ostlänken samt Göteborg-Borås.
- Två åtgärdsvalsstudier för sträckorna Jönköping-Malmö och Borås-Linköping.
- Syftar till att utreda möjliga alternativ för höghastighetsjärnvägens placering. Även samhällsekonomiska beräkningar och dialog med regioner, kommuner med flera.



Från underlag till planförslag



Tidplan

Februari

Förberedelser

- Direktivsanalys
- Nationell och regionala dialoger
- Prioriterade brister
- Prioriteringsstrategier
Vidmakthållande - Utveckling

Mars-maj

Planbygge

- Planbygge inleds
- Kriterier för paketerade åtgärder
- Allt underlag för planbygge
slutlevererat från delprojekt

Maj-augusti

Huvudrapport

- Huvudrapport och
underlagsrapporter färdigställs
- Intern process i Trafikverket
- Leverans till regeringskansliet i
augusti

En Bättre Sits – Storregional systemanalys

Kristoffer Tamsons

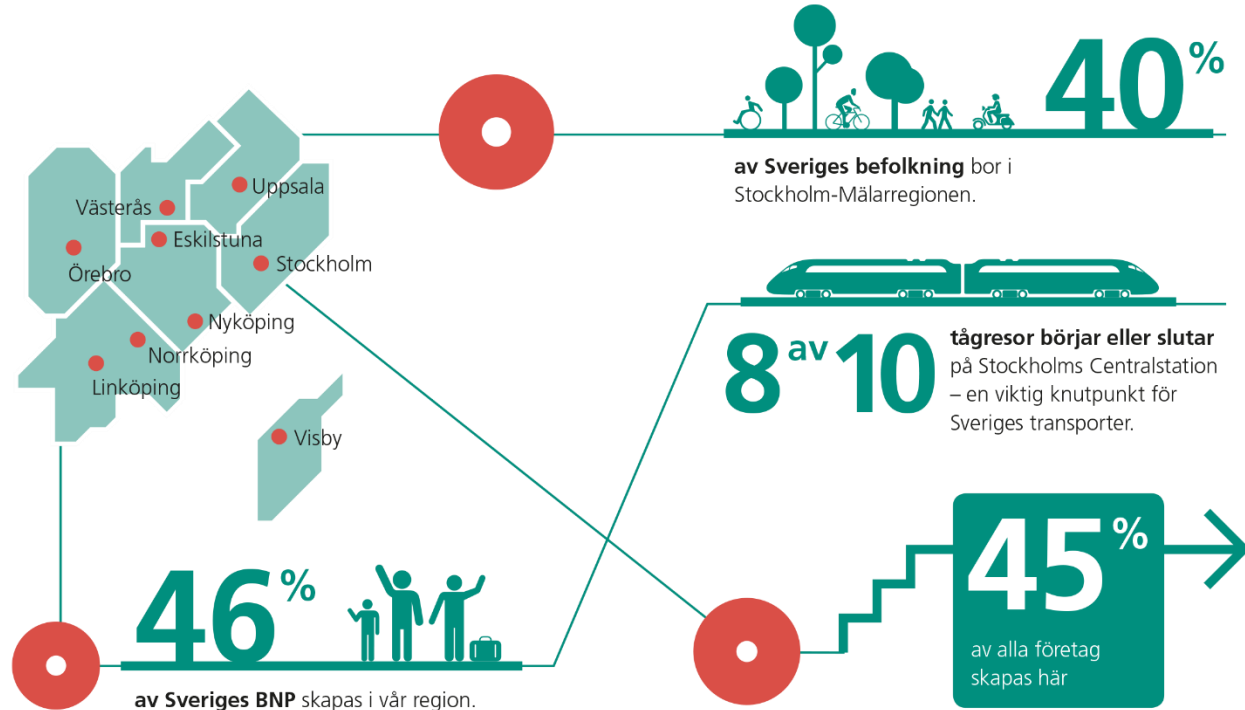
ordförande En Bättre Sits

Bertil Kinnunen

vice ordförande En Bättre Sits



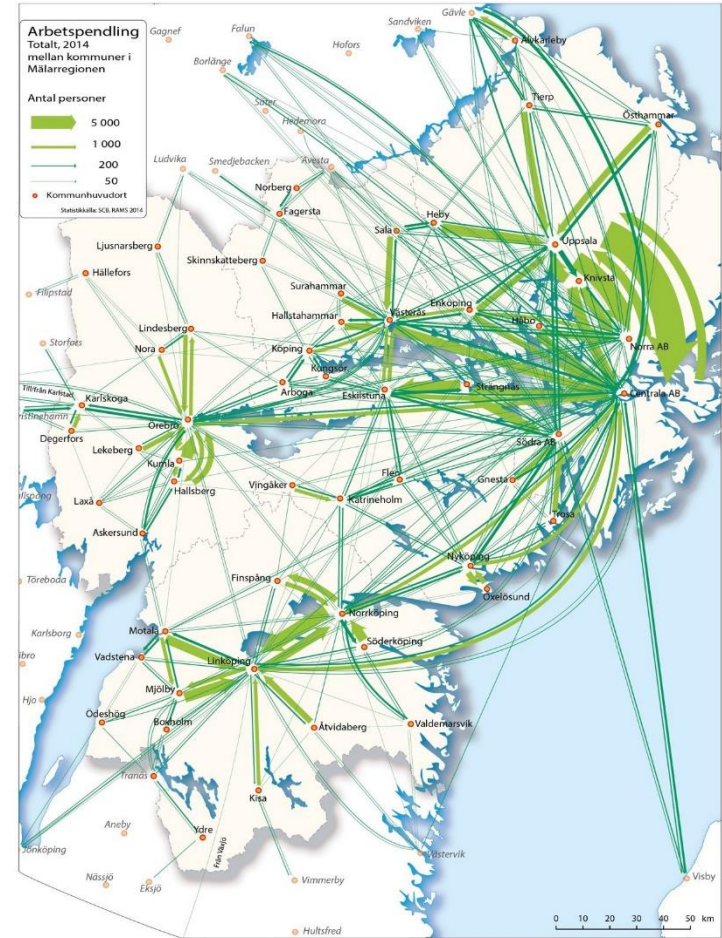
Stockholm–Mälardalen är en expansiv region som möjliggör resor och tillväxt i hela landet.



De funktionella sambanden definierar vår region

Länsplaneansvariga och kollektivtrafikmyndigheter i sju län:
Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland

- Funktionell arbets-, utbildnings- och bostadsregion
- De funktionella sambanden handlar om våra medborgare
- Förutsättning för Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft
- Mälardalsrådet koordinerar En Bättre Sits-arbetet



Gemensamt arbete under lång tid



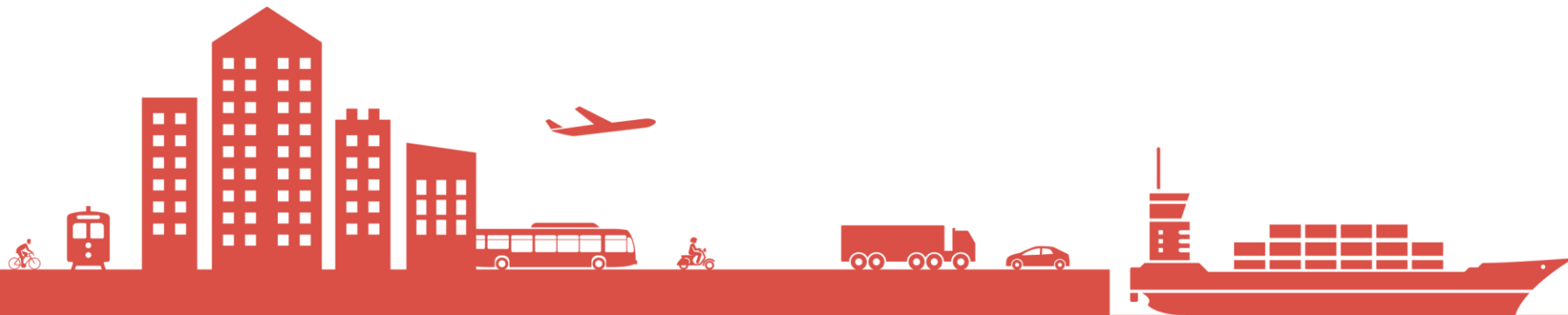
En Bättre Sits 2003: Opinionsbildning Citybanan.

- Opinionsbildning för Citybanan (2003)
- Politiskt arbete i stråk (2005)
- Övergripande mål (2006, 2012)
- Prioriteringar av objekt (2007)
- Systemanalys (2008)
- Sammanfattande PM
”Behov av infrastrukturåtgärder 2014 – 2025”
- Avsiktsförklaring om storregional tågtrafik (2012)
- Remissvar och uppvaktningar
- Beslut att ta fram en ny systemanalys (2013)
- Brett politiskt temagrupsarbete (2013 – 2015)

Vårt mål är att skapa ett transportsystem...

- Där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas
- Där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- Där samverkan och helhetssyn leder till effektivitet
- Där flerkärnighet och förstora arbetsmarknad främjar utvecklingen

Politiskt antagna mål i de sju länen i En Bättre Sits-samarbetet



Storregional systemanalys: Gemensamma prioriteringar

- Omfattande faktaunderlag
- 33 temamöten 2013-2015 med bred politisk representation
- Stort tjänstemannanätverk
- Formaliserade politiska beslut i de sju länen

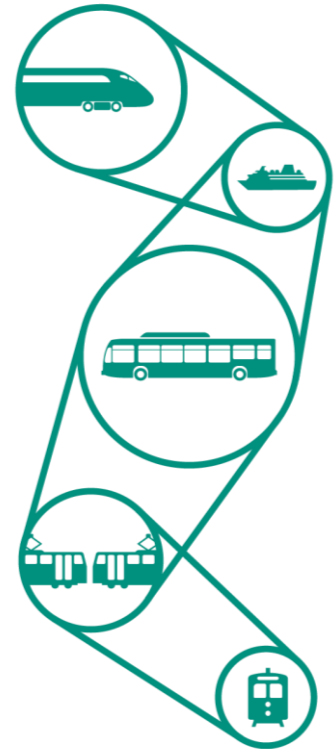


NULÄGE OCH UTMANINGAR

- Stark tillväxt
- Ökad integration av regionen
- Stora kostnader för trängsel och förseningar
- Fortsatt höga utsläpp av växthusgaser
- Omställning mot hållbara transporter
- Ökat bostadsbyggande

Systemanalys: Prioriterade funktioner

- Tillgängligheten mellan nodstäderna i stråken in mot Stockholm
- Tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna
- Sammankoppling med spårtrafiken som grund
- Effektiv godshantering och varuförsörjning
- Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter



Strategier och åtgärder



Styr mot beteendeförändring: Bygg transportsnålt och kollektivtrafknära, se till hela resan, premiera kollektivtrafiken och tillgodose konkurrensneutralitet mellan trafikslag för godstransporter.



Ställ om fordonsparken: Infrastruktur, incitament och styrmedel för fossilfria fordon.



Återställ funktionalitet: Eliminera eftersläpande underhåll på 12 år, i storstadsnära spårssystem inom 6 år. Driftsäkra stödsystem.



Förbättra prestanda: Utökade trimningsåtgärder och en effektivare användning av infrastrukturen.



Öka kapaciteten: Framförallt i spårssystem för person- och godstrafik.

Prioriterade behov

Stockholm–Mälarenregionen förutsätter att redan beslutade åtgärder i nu gällande nationella plan 2014–2025 genomförs.

• OSTKUSTBANAN:

Två nya spår behövs på den hårt belastade sträckan Uppsala-Skavstaby, dvs. fyra spår på hela sträckan Stockholm-Uppsala. Därtill ny station för regionaltåg i Solna, med anslutning till pendeltåg, tunnelbana och spårväg.

MÄLARBANAN:

- Kapacitet för utökad trafik på sträckan Arboga-Hovsta, till nytta även för en utökad trafik på Svealandsbanan samt för att kunna vända fler tåg i Arboga. Därtill ombyggnad av spårområdet på både Örebro central och Västerås central för att klara en utökad persontrafik och frigöra kapacitet för gods samt ny station för regionaltåg i Barkarby, med anslutning till såväl pendeltåg som tunnelbana.

• SVEALANDSBANAN:

Kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne, till nytta även för trafiken med UVEN.

• HALLSBERG RANGERBANGÅRD:

Ökad kapacitet på överlämnings- och rangerbangård, vilket är en förutsättning för ökad andel gods på järnväg samt för att möjliggöra trafik med längre tåg.

• E4:

Utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda, som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.

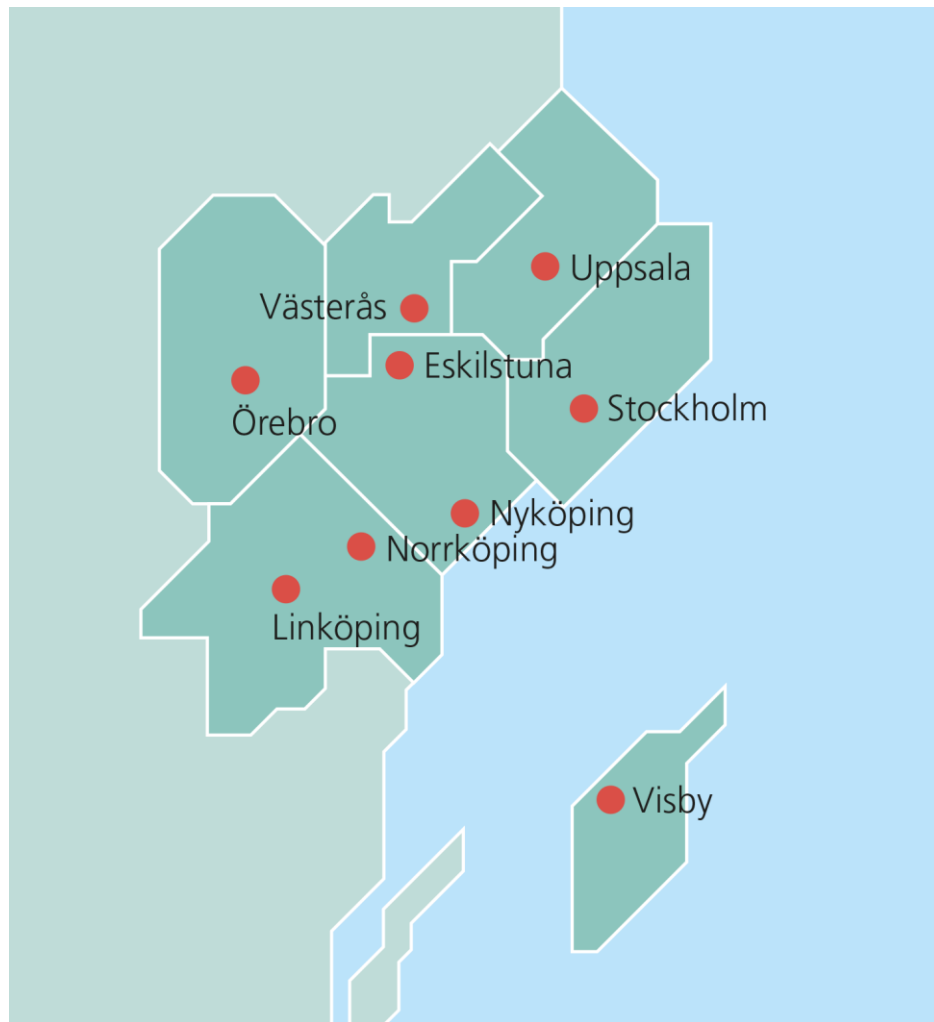
• E18:

Kapacitetsökning på sträckan Köping-Västjädra, för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.

Samtliga dessa behov
behöver vara åtgärdade
innan 2030.

Investeringar i vår region leder till konkret nytta

Exempel från regionen



Citybanan och regionaltågssystem:

Vi tar vårt ansvar



En Bättre Sits 11 november 2016: Provtur i Citybanan.

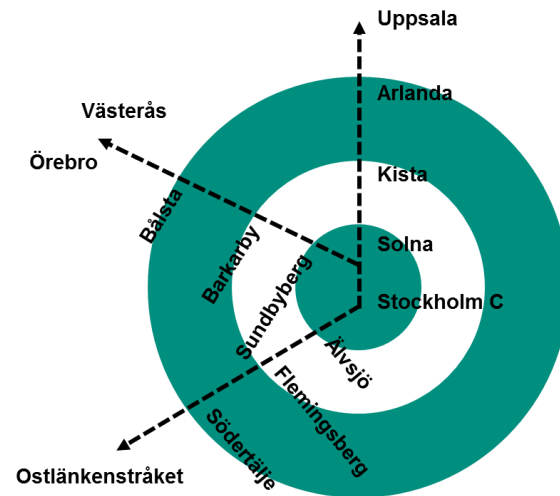


Förbättrad regionaltågstrafik från 12 december 2016.



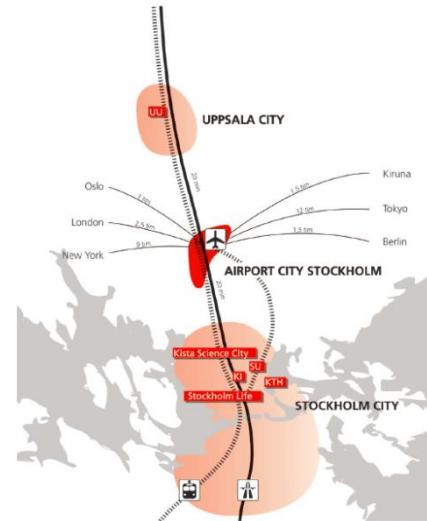
Regionala knutpunkt – Exempel: Solna

- Regional knutpunkt med storregional funktion
- Närhet till Arlanda, Europavägar, riks- och regionaltåg, pendeltåg m.m.
- Kunskapsintensivt näringsliv: målpunkt för ett stort antal arbetspendlare från hela regionen
- Hög belastning på befintlig infrastruktur
- Omfattande stadsutveckling pågår: ny bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen
- Solnas befolkning beräknas växa från drygt 74 000 (2015) till drygt 100 000 år 2030
- Planerar att bygga i genomsnitt 800 nya bostäder per år
- Sveriges mest företagstata kommun med 8 000 företag
- Mål: Fortsätta att skapa goda förutsättningar för företag att etablera sig och växa i staden



Internationell tillgänglighet: Arlanda och Airport City

Regionens behov av nationell och internationell tillgänglighet i kombination med 50 000 arbetstillfällen förutsätter kapacitetsförstärkning i väg och järnväg till Arlanda.



Uppsala-Stockholm

Fyra spår, fyra vinster



Binder ihop landet



**100 000 bostäder på
sikt, 30 000 direkt**



**Fler gröna resor på
växande arbetsmarknad**



**Stärkt global
konkurrenskraft**

Mätbar vinst i siffror

14,5

miljarder kr
i restidsvinst

100 000

bostäder på sikt,
30 000
direkt

100 000

nya jobb

500 000

fler arbetsplatser
inom
60 minuter

Ostlänkenstråket

- Regionförstoring – matchning arbetsmarknad
- Knyter ihop Östergötland, Sörmland, Stockholm
- Knyter ihop regionala noder: Linköping-Norrköping-Nyköping-Södertälje-Flemingsberg-Stockholm
- Minst 55 000 bostäder i Ostlänkenstråket
- Ger fem spår istället för tre spår i stråket, vilket även skapar kapacitet för mer gods
- Knyter samman flera universitet och lärosäten



**Utveckling av Nyköpings stadskärna
Nya bostadsområden i Nyköpings hamn**

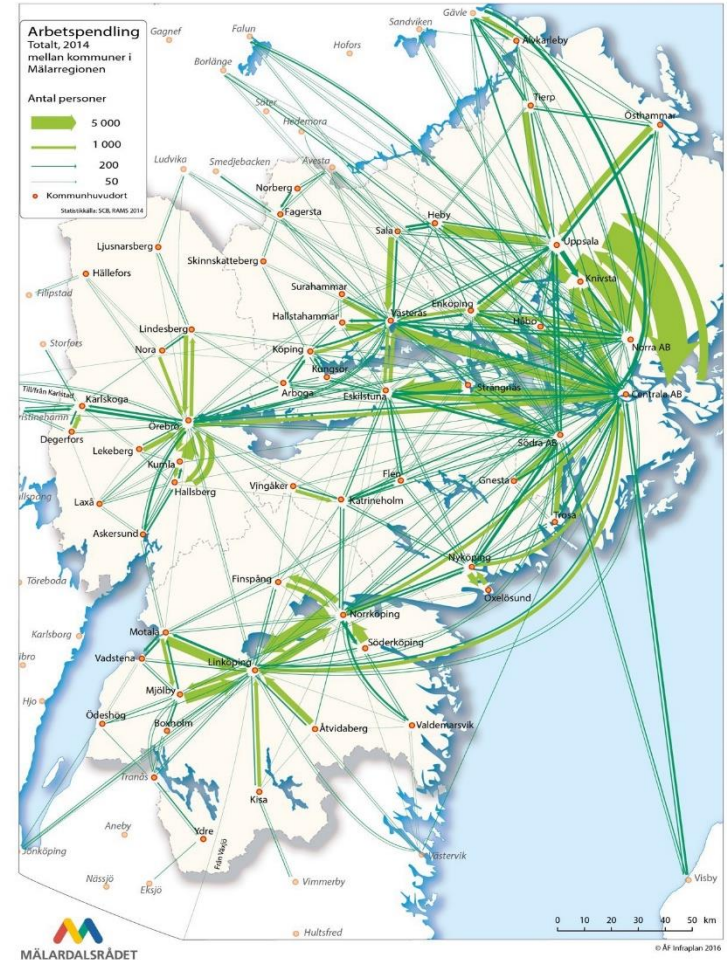


Utvidgning av Linköpings stadskärna.

Systemsyn: Från storregional systemanalys till de regionala planerna

- Länen tar sitt ansvar
- Stödjer en förbättrad funktionalitet
- Samsyn

ARBETSPENDLING 2014 MÄLARDALEN-ÖSTERGÖTLAND TOTALT





EN BÄTTRE SITS
för Sverige

Hållbar regional utveckling - ekonomisk, social och ekologisk

Tommy Levinsson

Regionråd, Region Västmanland



Hållbar regional utveckling - Ekonomisk, social och ekologisk

regionvastmanland.se



Tillgänglighet för alla

arbetsmarknader

Integrerade bostads- och

Förutsättningar för näringsliv

transporter



Hållbara

Grundförutsättning Säkerställa och återupprätta funktionalitet i systemet

regionvastmanland.se



Stockholm

Skapa förutsättningar för naturliga och effektiva kopplingar mot Stockholm
för hela länet



Mäljarbanan

Bergslagspendeln

Dalabanan



E18

Med världen som destination

regionvastmanland.se

Arlanda



Sjöfarten - Hjulstabron



Regionala prioriteringar inför LTP i Uppsala län

Jenny Lundström

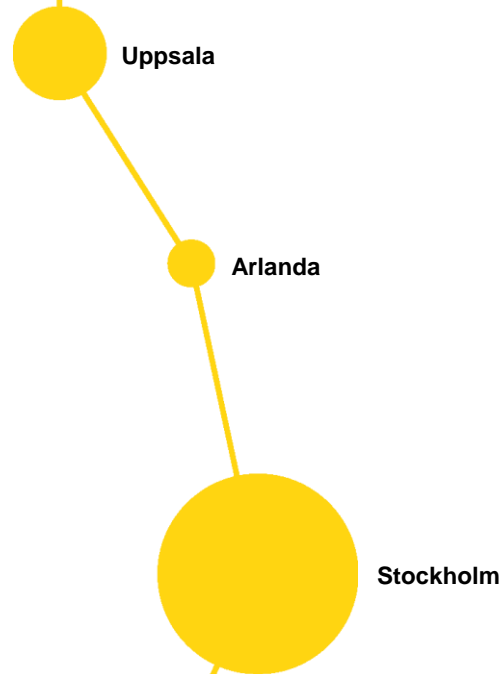
Regionråd, Region Uppsala



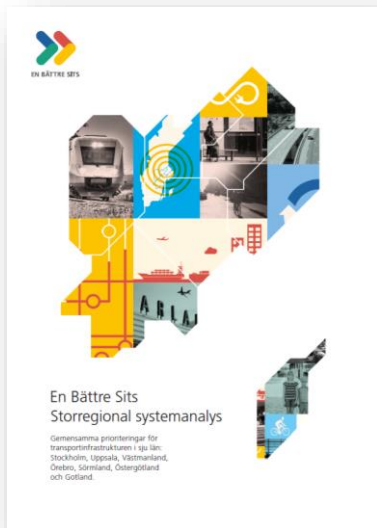
Regionala prioriteringar inför LTP i Uppsala län

Jenny Lundström, regionråd (MP)
Ordf Regionala utvecklingsnämnden
Vice ordf Kollektivtrafiknämnden

2017-02-15



EBS är grunden



Mål med LTP i Uppsala län

Fördubbla kollektivtrafiken till år 2020 och kollektivtrafikens marknadsandel till år 2030.

En miljon arbetsplatser nås med kollektivtrafik inom 60 minuter från länets prioriterade stråk,

Minska utsläppen av växthusgaser med minst 40 procent till år 2020 jämfört med år 1990. Därefter enligt miljömålsberedningens förslag.

Mål om cykel, godstransporter och grundläggande tillgänglighet(kompletteras)

Inriktning för att nå målen:

- Ökat resande med kollektivtrafik, särskilt längs de stora stråken.
- Bytet mellan olika transportmedel i resan mellan start och mål upplevs snabb och effektiv ur ett hela-resan-perspektiv.
- Förbättrad tillgänglighet, särskilt med kollektivtrafik, till viktiga målpunkter såväl inom som utanför länet ska bidra till:
 - Kortare restider.
 - Förbättrade förutsättningar för bostadsbyggande.
 - Förbättrade förutsättningar för etablering av näringsliv.
- En grundläggande tillgänglighet för alla regionens invånare.
- Effektiva och hållbara godstransporter sker till/från och genom regionen.
- Samverkan sker mellan nationella, regionala och lokala aktörer för ett effektivt genomförande av investeringar i transportsystemet.



Re

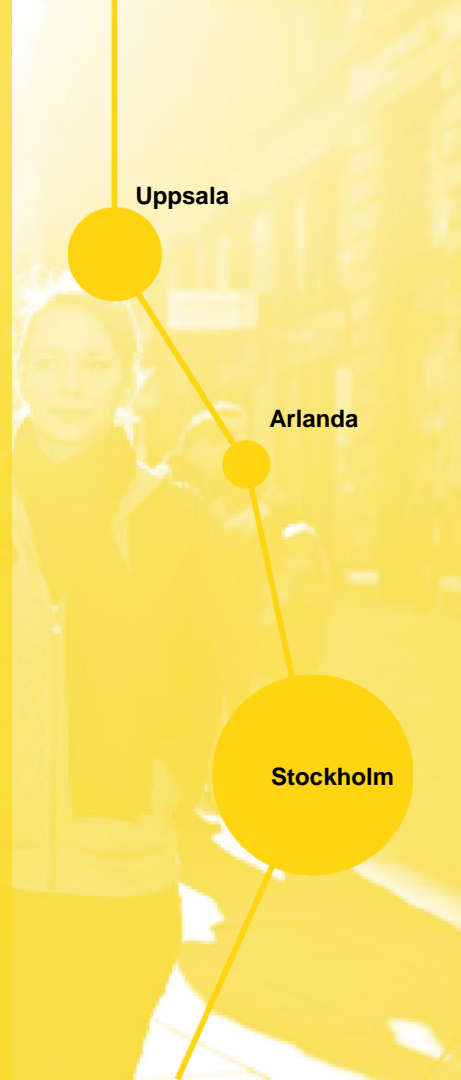
Ostkustbanan i stråket Stockholm– Arlanda–Uppsala

- Pulsåder för resenärer och godstrafik till och från mellersta och norra Sverige
- Är idag en flaskhals – snart finns inte plats för fler resande eller varor
- Samhällsekonomiskt lönsamt och stor nytta för hela Sverige.
- Tydlig storregional prioritering i En bättre sats: byggstart av fyrspår under kommande planperiod 2018-2029
- Alla underlag finns på plats. Allt pekar i samma riktning, tillgänglighet till Arlanda och tillväxtaxeln Stockholm-Uppsala måste säkras.

Uppsala

Arlanda

Stockholm





Rege

FYRA SPÅR – FYRA VINSTER



Binder ihop landet – Sverigelänken



100 000 bostäder på sikt,
30 000 direkt



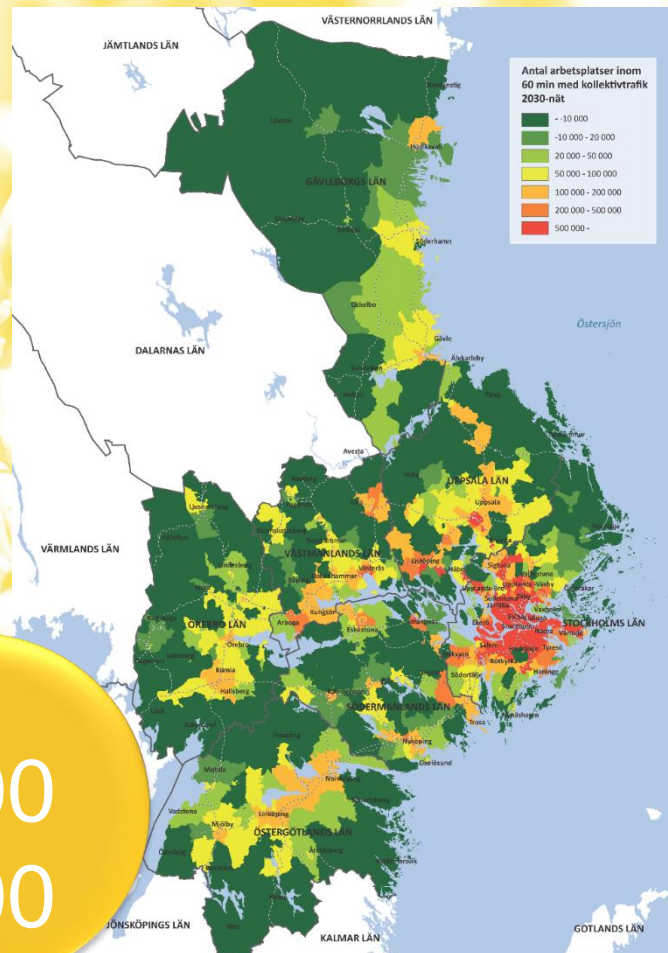
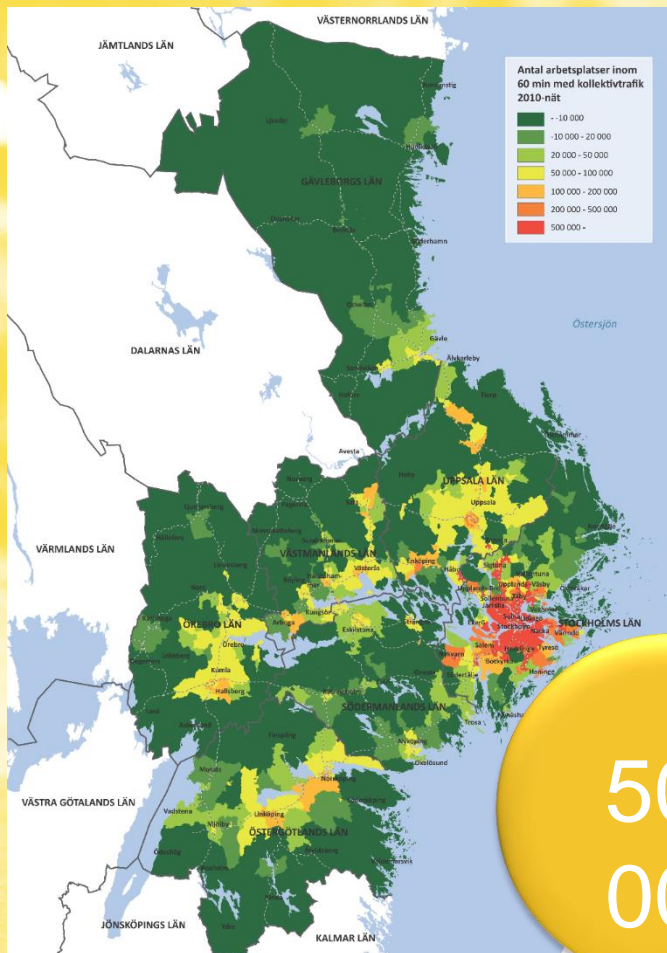
Fler gröna resor på växande
arbetsmarknad



Stärkt global konkurrenskraft



Re



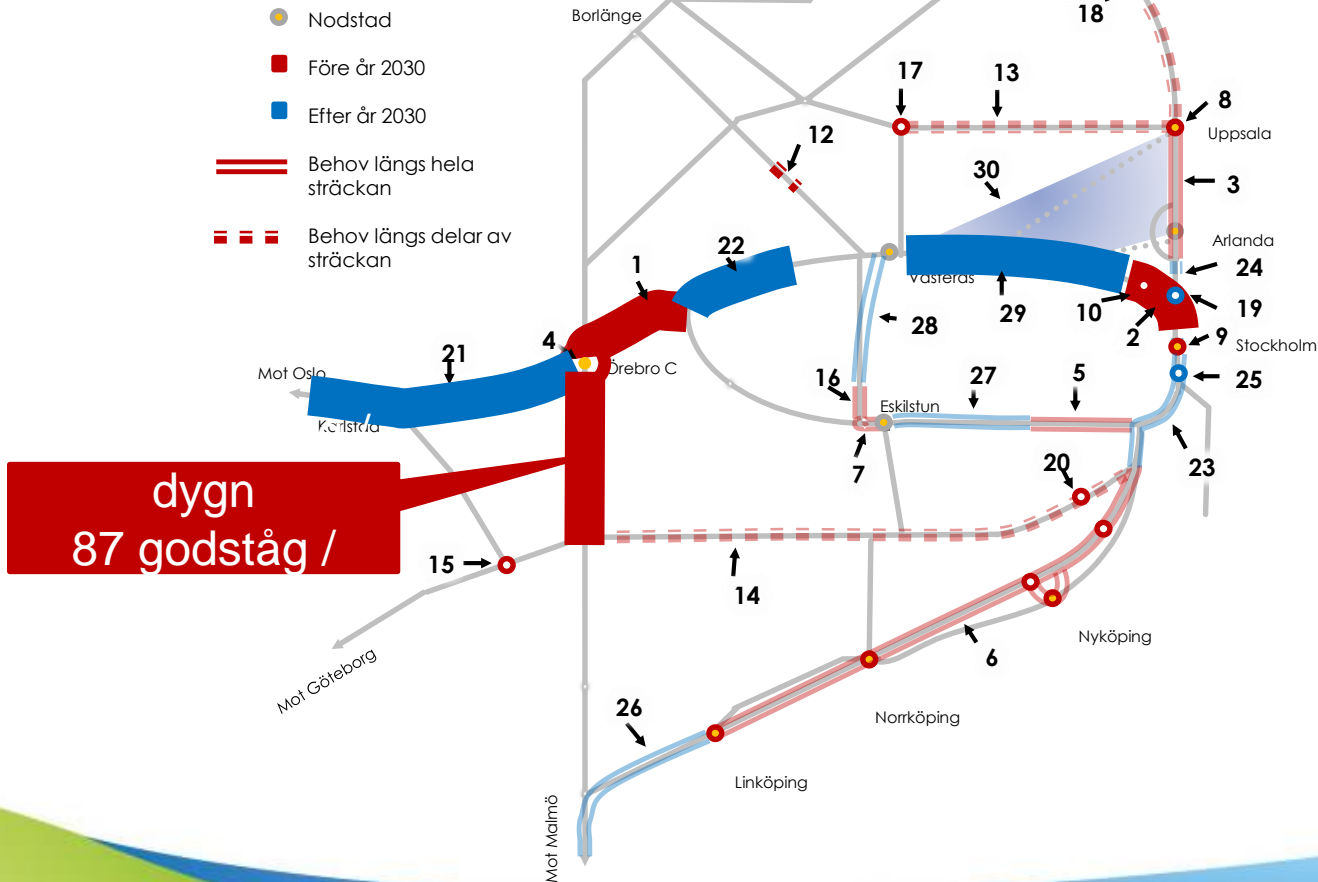
500
000
fler

Mats Gunnarsson

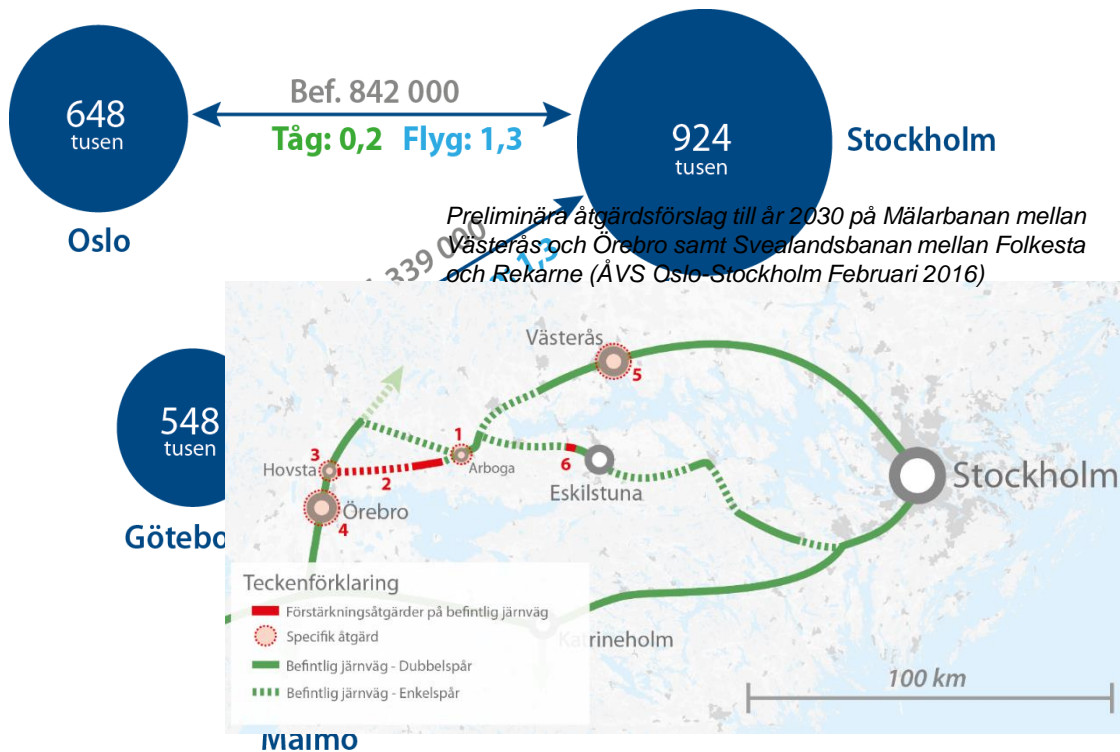
Regionråd, Region Örebro



Behov järnväg persontrafik



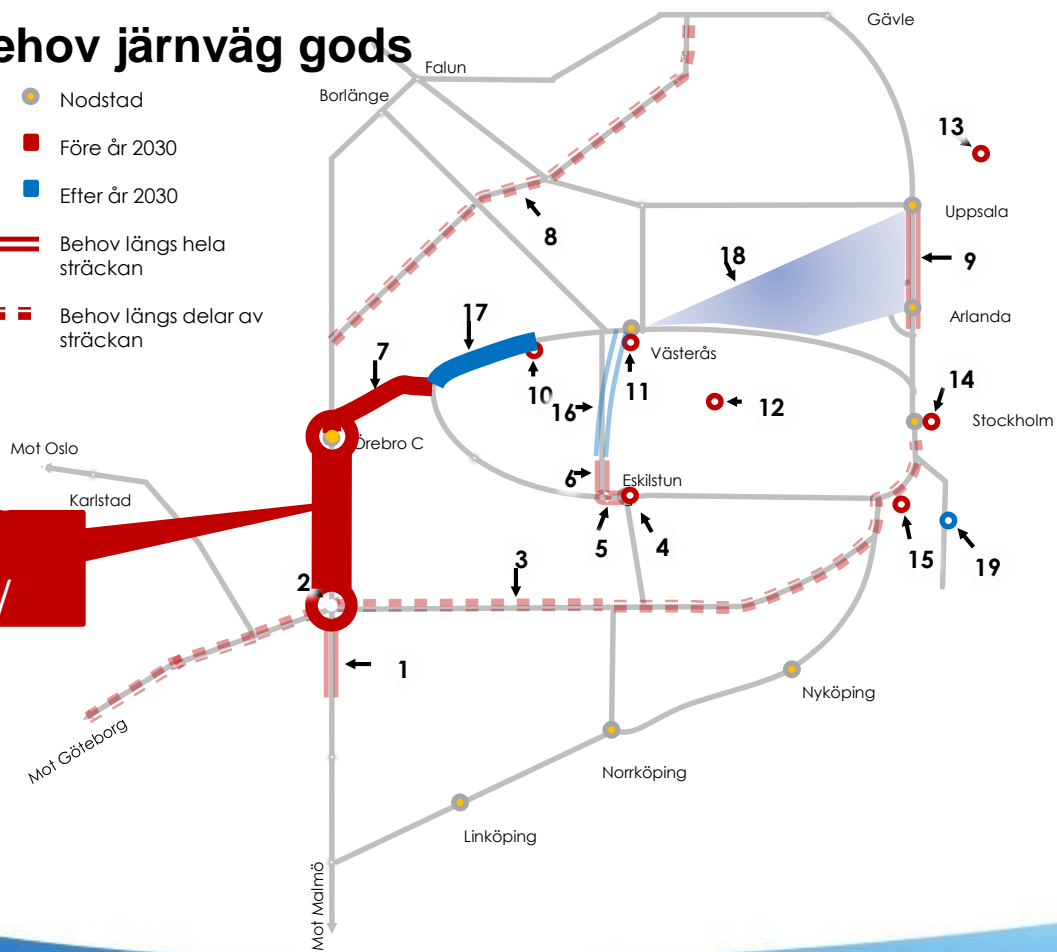
Stora stråk till och från Stockholm



Behov järnväg gods

- Nodstad
- Före år 2030
- Efter år 2030
- Behov längs hela sträckan
- Behov längs delar av sträckan

**dygn
87 godståg /**

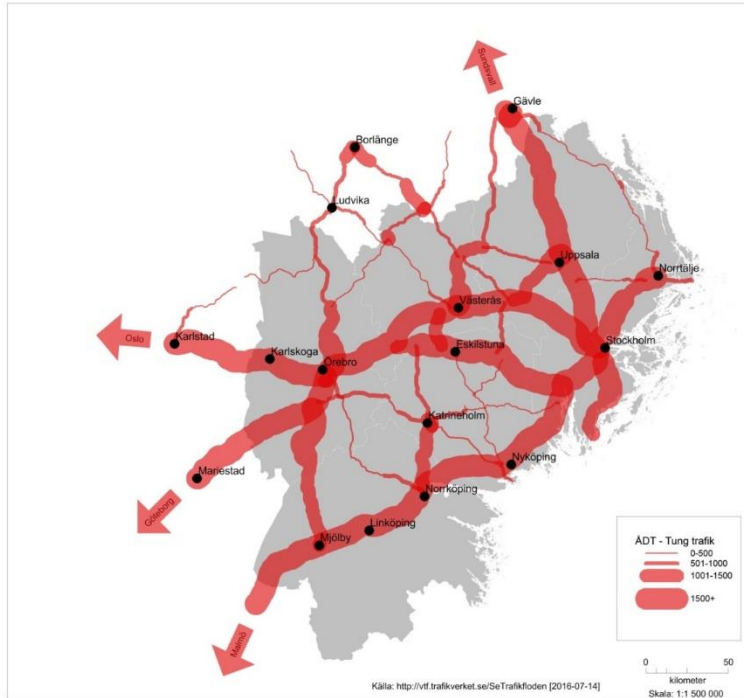


Volymer på svenska rangerbangårdar 2013

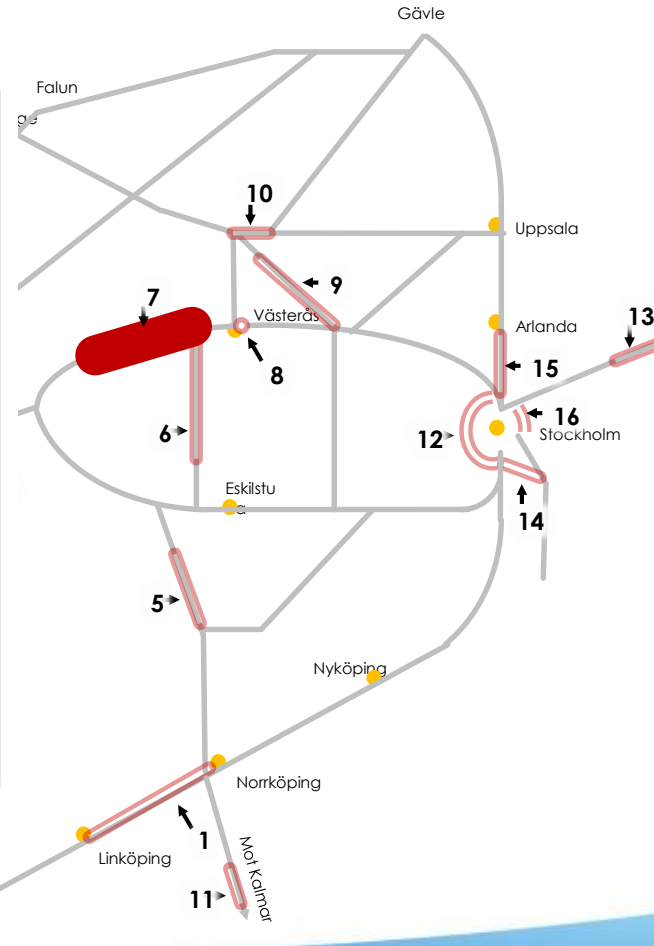
| Rangerbangårdar | Antal rangerade järnvägsvagnar | % |
|-----------------|--------------------------------|-------|
| Hallsberg | 240 575 | 24,4% |
| Malmö | 145 350 | 14,7% |
| Sävenäs | 144 425 | 14,6% |
| Gävle | 89 950 | 9,1% |
| Årsta | 82 675 | 8,4% |
| Ånge | 81 250 | 8,2% |
| Borlänge | 79 850 | 8,1% |
| Nässjö | 53 050 | 5,4% |
| Sundsvall | 31 625 | 3,2% |
| andra | 38 925 | 3,9% |

Källa: KTH järnvägsgruppen

Behov väg



Skövde



Frågor?



Systemanalysen och kopplingar till Sörmlands LTP

Jacob Högfeldt

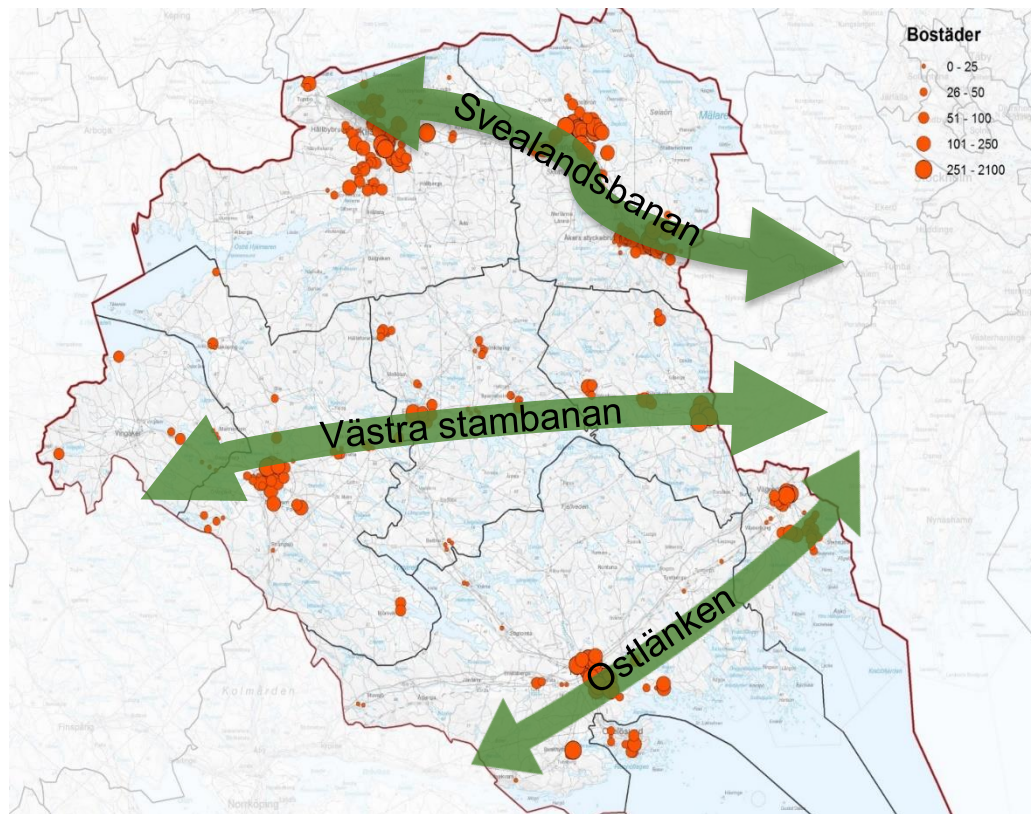
Ordförande i regionstyrelsen och ledamot i
politiska infrastruktur och bostadsberedningen,
Sörmland



Systemanalysen och kopplingar till Sörmlands LTP

Trafikverkets hearing, 2017-02-15, Jacob Högfeltdt, Vice ordförande i regionstyrelsen, beredningen för infrastruktur- och bostadsfrågor





Tre starka
strukturbildande stråk
i Sörmland

Strategisk inriktning ny länstransportplan 2018-2029

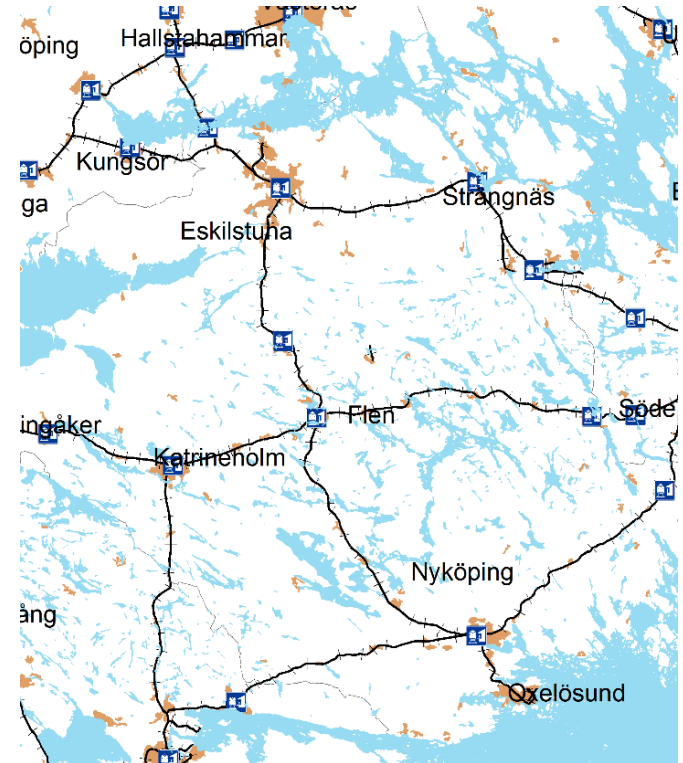
- Håll i håll ut – bygg klart tidigare prioriterade stråk och namngivna objekt
- Attraktiva livsmiljöer - ökat fokus på tätortsnära åtgärder
- Prioritera åtgärder kopplat till bostadsbyggande
- Bytespunktsutveckling och nya resecentrum
- Infrastrukturåtgärder för kollektivtrafiken (framkomlighet, tillgänglighet och standard hållplatser)



Järnvägssystemet utifrån ett Sörmländskt perspektiv med koppling till LTP

Prioriterade behov och brister

- Kapacitet Svealandsbanan
- Trimning och underhåll Västra Stambanan
- Ostlänken och nya resecentra
- Upprustning och tillgänglighet till/från bytespunkter
- Godstransporter TGOJ-banan



Tre planalternativ för LTP 2018-2029

| Namn alternativ: | Tätortsnära utveckling | Utvecklad kollektivtrafik | Regionala vägstråk |
|---|-------------------------------------|--|--|
| Jämförelse Inriktningar/ tyngdpunkter | Exploatering & bostadsbyggande | Storregionalt fokus | Inomregional tillgänglighet och utveckling |
| | Stadsmiljö GC-vägar Ostlänken | Regionala tåg- och busstråk Ostlänken | Systemperspektiv nationella vägstråk |
| | Urbanisering | Pendling, regionförstoring och arbetsmarknad | Landsbygd Utveckling mellersta Sörmland |
| | Attraktiva livsmiljöer | Bytespunkter | Trafiksäkerhet |
| | Stadstrafik | Framkomlighet buss | Framkomlighet gods på väg |
| | Namn. väg 61 % | Namn. väg 54 % | Namn. väg 83 % |

Prioriterade funktioner och strategier i Systemanalysen

Bengt Nordström

Vice ordf. Trafik och samhällsplaneringsnämnde, Region Östergötland





Prioriterade funktioner och strategier i Systemanalysen

- **I första hand** måste tillgängligheten mellan nodstäderna i de storregionala stråken in mot Stockholm (och Arlanda) förbättras. Även tillgängligheten i de centrala delarna av Stockholm samt till/från Stockholms regionala stadskärnor måste förbättras.
- **I andra hand** måste tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna förbättras.
- **Effektiv godshantering och varuförsörjning**, med ökad andel gods på järnväg och med sjöfart
- **Styr mot beteendeförändring**: Bygg transportsnålt och kollektivtrafiknära, se till hela resan, premiera kollektivtrafiken och tillgodose konkurrensneutralitet mellan trafikslag för godstransporter





Prioriteringar Östergötland

Prioriterade strategier:

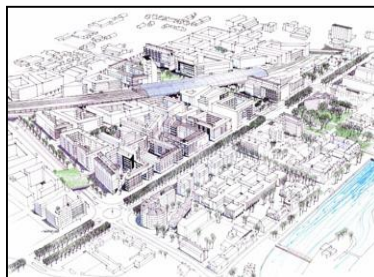
1. Skapa bästa möjliga integration inom regionen
2. Medverka till ett bra utbyte med Stockholmsregionen
3. Skapa goda resmöjligheter med kringliggande regioner och där prioritera relationer där det går att skapa förutsättningar för daglig pendling



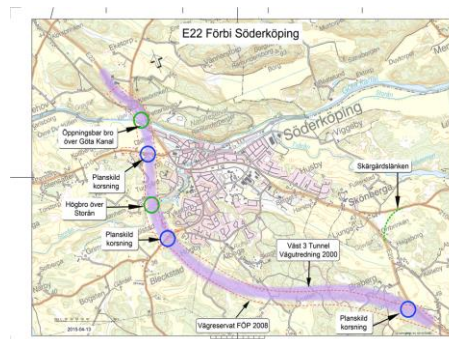


Viktiga åtgärder i Östergötland (1)

- **Ostlänken** (som en första etapp i ett höghastighetsssystem) och nya **RC i Norrköping och Linköping** samt **tillgänglighet** för kollektivtrafik till dessa



- **E22 förbifart Söderköping** för bättre kopplingar söderut





Viktiga åtgärder i Östergötland (2)

- **Godstråket genom Bergslagen och Rv 50** (viktigt nationellt godsstråk genom regionen)
- Bättre anslutningar till **Norrköpings hamn**





Viktiga åtgärder i Östergötland (3)

- Satsa på **knutpunkter för kollektivtrafiken** i strategiska orter och knyt ihop Östergötland



Tätorter och deras lokalisering bildar en ortstruktur. I kartan redovisas orter med fler än 1000 invånare i Östergötland och i närliggande kommuner.

Patrik Åhnberg

Samhällsbyggnadsdirektör, Länsstyrelsen
Stockholm





Hearing nationell plan

Länsstyrelsen Stockholm

Översikt

- Stockholms förutsättningar
- Stockholms länsplan
- Val och prioriteringar i länet
- Hearing länsplan
- Kommunernas behov av åtgärder
- Exempel på önskemål



Utvecklingen i Stockholms län

- Snabbast **växande storstadsregionen** i Europa
Stockholms län når 2,5 miljoner invånare 2022 och 3 miljoner invånare 2045.
- I genomsnitt ökar antalet **sysselsatta** med drygt 20 000 per år. Vid sidan av Åland har länet Europas högsta sysselsättning.
- Trenden med ett **bostadsbyggande** på höga nivåer fortsätter såväl i år som nästa år. Trots det bedömer samtliga kommuner att det råder underskott på bostäder.
- **Infrastruktur** åtgärder är en avgörande faktor för fortsatt tillväxt i Stockholmsregionen.
- Dagliga inpendlingen har överstigit 100 000/dygn

■ belastar kollektivtrafiken och vägarna i vårt län



Infrastruktur

- Trots omfattande investeringar i länets infrastruktur beräknas Stockholmsregionen ha **fler flaskhalsar** år 2030 än idag, både på vägar och spår.
- Förfrågan om prioriterade åtgärder som gick ut till länets kommuner ger samma bild
 - Omfattande behov av **upprustning och trimning** av systemet
 - Förbättrade **tvärförbindelser**
 - Framkomlighet **kollektivtrafik**
 - Investeringar för att stödja **bostadsbyggande**
 - **Cykelstråk**
 - Tunga **kapacitetshöjande** åtgärder på väg och spår
- Stora kostnader uppbundna av **kostnadsökningar** och förseningar



Prioriteringar i regionen

- Systemanalysen som grund
- En stor andel kollektivtrafikinvesteringar (medfinansiering)
- Balans norra och södra länet (binda ihop regionen)
- Prioriteringar genom ”regional inriktning”
 - Åtgärder som stöder bostadsbyggande
 - Cykel, kollektivtrafik och nyttotrafik
 - Effektivare användning och trimning av befintligt system
- Åtgärder kvar från Cederschiöldsförhandlingen samt Stockholmsöverenskommelsen 2013



Hearing

- Kommunernas prioritering av utpekade åtgärder

- Flera kommuner har gått samman och lyft fram prioriterade behov för respektive länshalva.
- De gällande planerna ska genomföras. Innan vi plockar in något nytt ska redan beslutade åtgärder genomföras.
- En stor del av de åtgärder och behov som finns är kopplade till ett ökat bostadsbyggande



Kommunernas behov av åtgärder i länet

- Stor efterfrågan på åtgärder som **effektiviserar befintlig infrastruktur** ex; stombussåtgärder och trimningar
- **Omfattande behov av stationsombyggnader**, t.ex. öka kapaciteten på en station genom en andra uppgång, moderniseringar etc.
- Behov av **förbättrade gång och cykelstråk**



Kommunernas behov av åtgärder i länet

- **Följdinvesteringar kopplat till**
 - 2013 års sverigeförhandling om utbyggd tunnelbana
 - följdinvesteringar kopplat till Förbifart Stockholm
 - Följdinvesteringar kopplat till Mälardalenbanan.
- **Namngivna investeringar**
 - dubbelspår, spårvägar och breddning av motorvägar
 - missnöje med osäkerheten på järnvägsnätet
 - kapacitetshöjande kollektivtrafik i tvärled.



Stora behov

- Sammanlagt **150 objekt**
 - oavsett plantillhörighet
- Sammanlagt värde bedöms vara över **200 miljarder**
 - Oavsett plantillhörighet
- Ny länsplan ger ett fritt utrymme på cirka 3 miljarder



Exempel på objekt/åtgärder nationell plan

- Östlig förbindelse
- Utveckla fler spår på Ostkustbanan upp till Arlanda och vidare mot Uppsala
- Fler körfält på E4 Häggvik-norrut
- Bidra till bättre kollektivtrafik i en tät storstadsregion. Ex medfinansiera kollektivtrafik
- Anpassning av Stockholm C efter Citybanans öppnande
- Förstärkt förbindelse över Södertäljekanalen

Ny regionaltågstrafik i Mälardalen – konkret nytta av tidigare satsningar

Mårten Levin
VD, MÄLAB



December 2016

- > Kraftig trafikutökning på fyra linjer + 15%
- > Stomtrafik med timmestrafik på nästan alla sträckor
- > Avgångar morgon och kväll till Arlanda från Örebro och Eskilstuna
- > Mer trafik till Örebro från Svealandsbanan



Januari 2017

- > Omedelbart ökat resande trots att största ökningen av trafiken skett "off-peak"

| | |
|----------------|-------------|
| Svealandsbanan | +18 procent |
| Nyköpingsbanan | +11 procent |
| Sörmlandspilen | +20 procent |
| UVEN | +11 procent |

- > Totalt +15 procent (jan 2017 jmf jan 2016)



Oktober 2017

- > Movingo införs i hela Mälardalen
- > Enklare och billigare att pendla med både regionaltåg och lokal trafik när tilläggsbiljetterna tas bort

> Exempel Sthlm – Uppsala

| | |
|----------------|----------------|
| SJ | 2079 kr |
| SJ+SL | 2690 kr |
| SJ+SL+UL | 3026 kr |
| Movingo | 2200 kr |

December 2017

- > Mer trafik på Mäljarbanan
- > Längre halvtimmestrafik Västerås – Stockholm
- > Halvtimmestrafik i rusning Arboga – Västerås – (Stockholm)
- > Kraftigt förbättrad helgtrafik, i princip timmestrafik Stockholm - Örebro



Hösten 2018

- > Eskilstunadepån tas i bruk, med verkstad samt servicedepå
- > Modern depå anpassad för MÄLAB:s tåg och trafik
- > Ger förutsättningar för högre kvalitet och mer effektiv trafik
- > Satsning på kapacitet som minskar trängseln i Hagalund



Från våren 2019

- > 33 Mälartåg ersätter loktågen
- > Sveriges största regionaltåg med 350 sittplatser, 100 fler än SJ:s och MTR:s nyaste snabbtåg
- > Investering ca 3,5 miljarder kr
- > Med nya tåg görs ytterligare trafikutökningar i rusningstid



Maila dina frågor
till Trafikverket:

dialogost@trafikverket.se

Samtliga presentationer hittar du på:

<http://www.trafikverket.se/dialognationellplan>



Mingel och fika

